numer 9 (44) - wrzesień 2011



miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego

Parkuj i Jedź

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

KAMPANIE SPOŁECZNE

Z ŻYCIA KMKM

PARK SZTUKI

WYDAWCA

Zarząd Transportu Miejskiego
m. st. Warszawy
Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadzący:
Igor Krajnow

ul. Żelazna 61
00-848 Warszawa
Infolinia 24h: (22) 194 84
info@ztm.waw.pl

Nakład: 3 900
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu.com/ztm.warszawa



DRODZY CZYTELNICY

Autorytet w dziedzinie transportu zbiorowego – prof. Wojciech Suchorzewski często mawia: „*Mniejsze korki to już były...*". Wiedzą o tym chyba doskonale kierowcy z Warszawy oraz ościennych gmin, którzy codziennie dojeżdżają do szkoły lub pracy swoimi samochodami. Aut na stołecznych drogach przybywa, a nasze ulice niezbyt dobrze radzą sobie z przyjęciem zwiększonego ruchu. Sytuację komplikuje również fakt, że Warszawa jest obecnie wielkim placem budowy. Powstaje centralny odcinek II linii metra, remontowane są tory tramwajowe, budowany jest most Północny, remontowana Trasa Toruńska – wymieniać można bez końca. To sprawia, że codzienne dojazdy do centrum Warszawy zajmują coraz więcej czasu.

Dlatego Warszawa stawia na sprawdzony w wielu europejskich i światowych metropoliach system „Parkuj i Jedź". Obecnie działa już dziewięć parkingów, kolejne są w budowie. Docelowo powstanie ich 30.

Chcemy Państwu przedstawić system P+R nieco bliżej. Zapraszamy do lektury tekstu o początkach jego powstawania, o tym jakim obecnie cieszą się zainteresowaniem, jak z nich korzystać, a także co o systemie „Parkuj i Jedź" myślą eksperci od transportu.

Zapraszamy również na jubileuszową, X edycję Dni Transportu Publicznego – wielkiej rodzinnej imprezy promującej komunikację miejską. W tym roku odbędzie się ona 17 września na Węźle Komunikacyjnym Młociny. Atrakcji nie zabraknie dla nikogo. Obecność dla wszystkich osób kochających komunikację – obowiązkowa! ☺

W numerze nie zabraknie również garści komunikacyjnych aktualności, a także informacji o trzech kampaniach społecznych prowadzonych obecnie przez Zarząd Transportu Miejskiego.

Zapraszamy do lektury i czekamy na Państwa uwagi.

Igor Krajnow
i.krajnow@ztm.waw.pl

KUP BILET PRZEZ MOBILET

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO ROZSZERZYŁ MOBILNĄ OFERTĘ. BILETY STOŁECZNEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ MOŻNA KUPOWAĆ TAKŻE ZA POŚREDNICTWEM SYSTEMU MOBILET, KTÓRY Z POWODZENIEM DZIAŁA JUŻ W PONAD 200 POLSKICH MIASTACH I GMINACH, M.IN. W TRÓJMIEŚCIE, POZNANIU, KRAKOWIE I SZCZECINIE. JEST TO JUŻ TRZECI SYSTEM SPRZEDAŻY BILETÓW PRZEZ TELEFON KOMÓRKOWY DOSTĘPNY W WARSZAWIE.

ztm warszawa
Tylko u nas kupisz bilety jednorazowe
BILET ?
kup przez komórkę
i korzystaj z usług ZTM w Warszawie
1 aktywuj
TYLKO RAZ
SMS MOBILET REJ 7037
koszt SMS: 50 gr + VAT
wyślij SMS o treści MOBILET REJ pod 7037
Kupisz pierwszy bilet do 3 zł bez zasilenia! *
2 zainstaluj
TYLKO RAZ
pobierz i zainstaluj aplikację moBILET
konto aktywne - kupuj bilety!
3 kupuj
WYGODNIE I BEZ STRESU
BILET
uruchom aplikację, wybierz „Skasuj Bilet"
wybierz bilet z listy i potwierdź
*) Wykorzystana kwota zostanie potrącona przy zasileniu konta moBILET
zakup biletu? to proste...
Korzystanie z aplikacji wymaga telefonu z dostępem do Internetu.
(koszt zgodny z taryfą operatora)
kontrola?
Pokaż ważny bilet w twoim telefonie.
Jeden z 3 ekranów elektronicznego biletu (wszystkie należy okazać podczas kontroli).
UWAGA: za pośrednictwem systemu moBILET można kupić bilety czasowe, krótkookresowe i jednorazowe. W pociągach KM i WKD można kupić wybrane bilety ZTM, zgodnie z ofertą „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD". Rejestracja oraz doładowanie konta powinny nastąpić przed wejściem do pojazdu lub strefy biletowej metra. Zakupu biletu przez telefon należy dokonać niezwłocznie po wejściu do pojazdu lub strefy biletowej metra. Rejestracja jest jednoznaczna z akceptacją Regulaminu Systemu moBILET.
moBiLET
Chcesz nadal kupować bilety ZTM poprzez system moBILET? Zaloguj się i zasil swoje konto (konto przedpłacane).
Infolinia systemu moBILET (czynne pon. - pt. 8:00-16:00): (61) 66 70 999. Logowanie i dodatkowe informacje:
www.mobilet.pl

Pasażerowie stołecznej komunikacji mogą kupować przez moBILET bilety: czasowe, krótkookresowe i – to nowość jeśli chodzi o zakup biletów przez komórki – jednorazowe.

System moBILET to bardzo nowoczesne, bezpieczne, niezawodne i - co ważne – tanie, rozwiązanie. Dzięki zastosowanej technologii mogą z niego korzystać abonenci wszystkich sieci komórkowych, którzy mają połączenie z Internetem. Użytkownicy mają do swojej dyspozycji wygodne, graficzne menu. Zakup biletu jest intuicyjny i bardzo prosty.

Aby kupić bilet przez moBILET należy wysłać SMS o treści: „MOBILET REJ" pod numer 7037, a następnie pobrać i zainstalować specjalną darmową aplikację. Kolejnym krokiem jest zasilenie konta – za pośrednictwem serwisu płatności lub tradycyjnym przelewem.

Każdy nowy użytkownik otrzymuje 3 zł na zakup biletu, dzięki czemu może wypróbować nową aplikację i rozpocząć korzystanie z systemem moBILET natychmiast po rejestracji (wykorzystana kwota, zostanie potrącona przy pierwszym zasileniu konta moBILET).

Użytkownicy nie muszą znać, ani podawać żadnych specjalnych kodów, czy numerów telefonów; nie muszą też znać typów biletów występujących w danym mieście. System sam „troszczy się" o wszystko - wystarczy wybranie z listy żądanego rodzaju biletu i potwierdzenie chęci jego skasowania. Podczas kontroli pasażer musi okazać w telefonie trzy ekrany ważnego biletu. Kupiony bilet jest zapisywany w pamięci telefonu i aplikacja nie musi ponownie łączyć z siecią, co oznacza oszczędności dla użytkowników.

Należy jednak pamiętać o tym, że rejestracja oraz doładowanie konta powinno nastąpić przed wejściem do pojazdu lub strefy biletowej metra. Bilet należy zakupić niezwłocznie po wejściu do pojazdu lub strefy biletowej metra.

Szczegółowe instrukcje dotyczące zakupu biletów przez telefon komórkowy za pomocą systemu moBILET można znaleźć na naklejkach w autobusach, tramwajach, pociągach SKM i KM oraz w gablotach na stacjach metra, na stronie ZTM i stronie operatora.

Warszawa znajduje się w ścisłej europejskiej czołówce, jeśli chodzi o wykorzystanie mobilnych technologii w komunikacji miejskiej i sprzedaż biletów przez komórkę, wyprzedzając takie metropolie, jak Barcelona, Madryt, Amsterdam, Paryż czy Berlin.

Bilety za pośrednictwem telefonu komórkowego można kupować w stolicy już od grudnia 2008 roku, kiedy wprowadzono pierwszą tego typu usługę „Płać komórką za bilet" z mPay. Drugim operatorem, od lutego 2011 roku jest SkyCash.

Oferta jest systematycznie poszerzana a liczba użytkowników stale wzrasta. Największym powodzeniem cieszą się bilety czasowe. Miesięcznie za pomocą tego mobilnego kanału sprzedaje się prawie 30 tys. biletów.

ABC NOWEJ TARYFY BILETOWEJ

Mimo, że od wejścia w życie nowej taryfy biletowej (16 sierpnia) minęły już trzy tygodnie, wciąż pojawiają się pytania i wątpliwości dotyczące m.in. kodowania biletów na kartach miejskich. Przypominamy więc najważniejsze zasady.

Bilet z nowej taryfy należy kupić i aktywować **dopiero po wygaśnięciu starego kontraktu.**

Gdy posiadacz aktywnego biletu długookresowego ze starej taryfy będzie chciał zakodować na swojej WKM kontrakt według nowego cennika – stary bilet zostanie skasowany. Wynika to z tego, że wraz ze zmianą cen zmieniły się także kody biletów w systemie biletowym ZTM.

Pracownicy ZTM w Punktach Obsługi Pasażerów – żeby uniknąć takiej sytuacji – informują o tym posiadaczy „starych" biletów długookresowych. Na ekranach biletomatów są wyświetlane ostrzegawcze komunikaty. Informacja została przekazana również do Mennicy Polskiej i ASEC-u, obsługujących punkty kodowania kart w kioskach i salonikach prasowych.



Jeśli pasażer – mimo to – zakoduje „nowy" i „stary" bilet zostanie skasowany, nie straci na tym. Jeśli zgłosi się do któregoś z POP-ów ZTM z reklamacją – odzyska pieniądze za niewykorzystaną część biletu bez potrącania opłaty manipulacyjnej. **W trzech wybranych punktach: Centrum, Ratusz Arsenał i przy ul. Żelaznej 61** może utraconą część biletu wgrać z powrotem na kartę. **Dotyczy to jednak sytuacji, kiedy pasażer zakoduje bilet tego samego rodzaju i typu. W przypadku zakodowania biletu innego rodzaju lub typu, pasażer nie będzie miał możliwości odzyskania niewykorzystanej części.**

Należy pamiętać o tym, że bilet z nowej taryfy, zakodowany po wygaśnięciu kontraktu ze starej taryfy, trzeba aktywować w kasowniku lub w bramce metra.

Bilety, które zostały kupione i aktywowane przed 16 sierpnia są ważne do końca terminu ich ważności.

Od 16 sierpnia nie można kasować biletów jednorazowych i czasowych ze starej taryfy. Na kasowniku pojawia się komunikat „poza dozwolonym terminem użycia".

Nieaktualne bilety, które nie zostały skasowane lub aktywowane, można zwracać w kasach ZTM, w okresie 6 miesięcy od wejścia w życie nowej taryfy - **do 16 lutego 2012 roku. Przy zwrotach biletów nie jest pobierana opłata manipulacyjna.**

Osoby prowadzące działalność gospodarczą, które mają stare i bilety i chcą je zwrócić – powinny udać się do hurtowni, w których się zaopatrują. Dzięki temu nie będą utrudniać zwrotu biletów pasażerom, którzy mają do oddania niewielkie ilości kartoników. W celu ułatwienia zwrotu biletów ZTM uruchomił dodatkowy punkt, który znajduje się na Węźle Komunikacyjnym Młociny, obok Punktu Obsługi Pasażerów.

Przypominamy, że bilety kupione u kierowców mają inną szatę graficzną.

Więcej szczegółów znaleźć można na stronie internetowej ZTM: **http://www.ztm.waw.pl/?c=504&l=1**

AL. ZIELENIECKA BEZ TRAMWAJÓW

Przypominamy o trwającym remoncie torów w al. Zielenieckiej. Wyłączony został ruch tramwajowy na odcinku od ul. Grochowskiej do ronda Waszyngtona.

W czasie prac zostały wprowadzone liczne zmiany w funkcjonowaniu komunikacji.

Linia **7** została zawieszona. Tramwaje linii **8, 22, 25 i 28** kursują trasami zastępczymi:

- linia **8: OS. GÓRCZEWSKA ...** al. Waszyngtona – **WIATRACZNA**
- linia **22: PIASKI ...** rondo Waszyngtona – al. Waszyngtona - Grochowska – Targowa **... ŻERAŃ FSO**
- linia **25: BANACHA ...** rondo Waszyngtona – al. Waszyngtona – Grochowska – Targowa **... ANNOPOL**
- linia **28: KOŁO ...** Targowa – Kijowska – Kawęczyńska – **KAWĘCZYŃSKA BAZYLIKA**

Zostało zawieszone funkcjonowanie przystanków tramwajowych:

- AL. ZIELENIECKA 07, 08 i 09
- RONDO WASZYNGTONA 08 i 09

Autobusy kursujące podstawowo al. Zieleniecką, czyli: 123, 138, 146, 147, 166, 509 i 517, pełnią funkcję zwykle uruchamianych przez ZTM linii zastępczych.

AUTOBUSY WYRUSZĄ ZE WSCHODNIEGO

Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił przetarg na budowę dużej pętli autobusowej, która powstanie przy Dworcu Wschodnim. Będą z niej korzystały nie tylko autobusy komunikacji miejskiej, ale także komunikacji prywatnej i międzymiastowej. Pętla ma być gotowa w pierwszej połowie przyszłego roku.

Pętla powstanie po południowej stronie torów kolejowych, w rejonie ulic Lubelskiej, Skaryszewskiej i Bliskiej. Znajdą się na niej wygodne, zadaszone perony oraz budynek spedycji z pomieszczeniami socjalno-technicznymi, w którym będą m.in. kasy biletowe. Pętla zostanie przystosowana dla osób niepełnosprawnych, a przy pawilonie zostaną zamontowane stojaki rowerowe.

Nowa pętla poprawi organizację komunikacji w tym rejonie, a dzięki dogodnej lokalizacji przy Dworcu Wschodnim będzie pełniła rolę ważnego węzła przesiadkowego. Każdej doby obsłuży ok. 480 kursów autobusów miejskich i ok. 600 podmiejskich i międzymiastowych. Będą z niej korzystali m.in. przewoźnicy, którzy wyruszali ze zlikwidowanego niedawno dworca Warszawa Stadion.

Oferty przetargowe zostaną otwarte 15 września.

Warto wspomnieć, że będzie to już trzecia duża pętla autobusowa zbudowana przez ZTM w ciągu kilku ostatnich lat. Od podstaw została zbudowana pętla Esperanto przy ul. Anielewicza oraz ogromna pętla Metro Marymont przy ul. Włościańskiej, obsługująca m.in. linie z Tarchomina, a także autobusy Komunikacji Miejskiej Łomianki.

ZTM sukcesywnie remontuje również te pętle autobusowe, które są w złym stanie technicznym. W latach 2007 – 2010 wyremontowano aż 18 pętli (m.in. Ostrobramska, Szczęśliwice, Stare Bemowo i plac Hallera). W tym roku metamorfozę przejdą kolejne trzy: Marysin, Bokserska i Nowe Bemowo.

W ramach modernizacji jest wymieniana nawierzchnia jezdni oraz na miejscach postojowych dla autobusów. Wymieniane są także chodniki i krawężniki na peronach dla pasażerów. Odnawiana jest także otaczająca pętle zieleń.



KOMUNIKACJA WRÓCIŁA Z WAKACJI

Przypominamy najważniejsze zmiany w komunikacji, jakie zostały wprowadzone w związku z rozpoczęciem roku szkolnego.

Na szyny znów wyjechały tramwaje linii 14 (na trasie BANACHA - METRO WILANOWSKA) i **16** (RATUSZOWA ZOO – WORONICZA).

Na ulicach ponownie pojawiły się linie autobusowe: **201**, **202**, **304**, **315**, **319**, **338** i **E-2**. Do zakończenia remontu ul. Dźwigowej pozostaną za to zawieszone linie **129** i **384**. Dla większości linii przywrócono też rozkłady sprzed wakacji.

Z ulic zniknęła na stałe linia 382, która cieszyła się niewielkim zainteresowaniem pasażerów. Na części trasy zastąpiła ją nowa linia **317**. Autobusy kursują trasą: **P+R AL.KRAKOWSKA** – al. Krakowska – 17 Stycznia – **Żwirki i Wigury – Sasanki - Marynarska** - al. Wilanowska - al. Lotników – Wałbrzyska – Nowoursynowska – Dolina Służewiecka – al. Sikorskiego – św. Bonifacego – **STEGNY. Po oddaniu do użytku nowego wiaduktu** łączącego ul. Cybernetyki z ul. 17 Stycznia, linia będzie kursowała tym wiaduktem.

Z przedwakacyjną częstotliwością (co ok. 2 min. 50 sek.) znów kursuje metro.

Nie zmieniły się rozkłady linii Szybkiej Kolei Miejskiej.

Wprowadzone zostały również liczne zmiany w komunikacji podmiejskiej.

Rozkłady jazdy zmieniły się dla linii: **700, 701, 702, 704, 708, 709, 710, 713, 714, 715, 717, 718, 719, 723, 724, 727, 729, 731, 735, 736, 738, 739, 805, L-9, L10.** Większość z nich kursuje tak, jak przed wakacjami.

Na trasy ponownie wyjechały linie **734** oraz **812**. Linia **800**, do Palmir kursuje tylko w weekendy. Zawieszono kursy linii **705** – te, które kończą się w Nowych Załubicach.

ZTM uruchomił również nową linię do Góry Kalwarii – **742**. Uruchomione zostały także trzy lokalne linie dowozowe, na terenie gminy Konstancin-Jeziorna: **L14, L15** i **L16**.

X DNI TRANSPORTU PUBLICZNEGO – DZIEŃ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

WIELKIE ŚWIĘTO KOMUNIKACJI I JEJ MIŁOŚNIKÓW

KOCHASZ METRO ZA JEGO SZYBKOŚĆ I NIEZAWODNOŚĆ? NIE MOŻESZ ŻYĆ BEZ JEDNOSTAJNEGO STUKOTU KÓŁ TRAMWAJOWYCH? NIE WYOBRAŻASZ SOBIE INNEGO SPOSOBU PODRÓŻOWANIA PO MIEŚCIE NIŻ JAZDA AUTOBUSEM? JEŚLI TAK, TO JUŻ TERAZ ZAPRASZAMY NA TEGOROCZNE, JUBILEUSZOWE DNI TRANSPORTU PUBLICZNEGO, KTÓRE ODBĘDĄ SIĘ 17 I 18 WRZEŚNIA. A JEŚLI UWAŻASZ, ŻE NIE MA TO JAK JAZDA SAMOCHODEM... TEŻ PRZYJDŹ. MOŻE ZMIENISZ ZDANIE...



DTP to unikalna okazja na zobaczenie z bliska zabytkowego tramwaju typu A – najstarszego wagonu w Warszawie (z 1907 r.)

DTP to wielka rodzinna impreza dla wszystkich miłośników komunikacji i tych, którzy dopiero zaczynają z nią swoją przygodę. To unikalna okazja do tego, żeby poznać transport zbiorowy „od kuchni".

Pierwsze Dni Transportu Publicznego odbyły się w 2002 roku na terenie zajezdni tramwajowej „Wola". Przybyło na nie kilkuset pasjonatów komunikacji miejskiej a także liczna grupa „zwykłych" pasażerów. Od samego początku ideą DTP jest promocja i zachęcanie mieszkańców stolicy do korzystania ze środków transportu zbiorowego. Dni są także idealną okazją do prezentowania nowych inicjatyw oraz projektów, które usprawniają funkcjonowanie stołecznej komunikacji. Przez dziesięć lat impreza była zawsze dostępna nie tylko dla miłośników komunikacji, ale i dla każdego warszawiaka. Dlatego też przechodząc pomiędzy wystawionymi autobusami czy tramwajami spotkać można całe rodziny. Dla starszych jest to okazja do zapytania się np. o planowane zmiany przebiegu linii, a dla młodszych niepowtarzalna okazja do znalezienia się za kółkiem zabytkowego Jelcza „ogórka", czy tramwaju, któ-



W czasie DTP można przejechać się zabytkowym Jelczem „Ogórkiem"

rym na co dzień dojeżdżają do szkoły. DTP na stałe wpisały się w kalendarz imprez w Warszawie. W 2010 roku na Węzeł Komunikacyjny Młociny przybyło ponad 11 tysięcy osób! Warto podkreślić, że są to jedyne tego typu dni w całej Polsce.

Tegoroczna impreza odbędzie się 17 września na Węźle Komunikacyjnym Młociny. Dzięki współpracy Zarządu Transportu Miejskiego oraz miłośników stołecznej komunikacji i przewoźników, warszawiacy będą mogli m.in. oglądać pokazy najnowszych i historycznych pojazdów komunikacji miejskiej oraz powalczyć w licznych konkursach. Nie zabraknie atrakcji także dla najmłodszych.

Na X Dni Transportu Publicznego zapraszamy od godz. 10.00. Oprócz Zarządu Transportu Miejskiego i Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, w imprezie wezmą udział również przewoźnicy.

W Dniu Komunikacji Miejskiej 17 września wezmą także udział: przedstawiciele Instytutu Badawczego Dróg i Mostów oraz organizacji pozarządowych, obecny będzie również Teatr Powszechny im. Zygmunta Hübnera.

Odwiedzających czeka wiele atrakcji, m.in. występy Mariana Walentynowicza (śpiewaka operowego i… kontrolera biletów), chóru i orkiestry warszawskich tramwajarzy, Kabaretu Starszych Panów w wykonaniu „Ptaszyn", zespołu muzyki reggae, „Rasta Pauki" z Ośrodka Kultury ARSUS w Ursusie oraz pokaz tańca „Love Dance Academy",

Podczas Dnia Komunikacji Miejskiej zostaną wręczone okolicznościowe statuetki osobom i instytucjom wspierającym od wielu lat komunikację miejską.

Będzie można odwiedzić mobilny punkt informacji o budowie centralnego odcinka II linii metra, w którym – oprócz standardowej ekspozycji – będą specjalne prezentacje dotyczące zagadnień z dziedziny transportu.

W 2010 roku jedną z atrakcji DTP na Młocinach były przejazdy drezyną „Pszczółka Lusia"





Dużym zainteresowaniem co roku cieszą się różnego rodzaju elektroniczne nowinki



Dni Transportu Publicznego od 3 lat odbywają się na Węźle Komunikacyjnym Młociny, stoisko ZTM na Dniach Transportu Publicznego zawsze cieszy się dużym zainteresowaniem



Miejskie Zakłady Autobusowe zapraszają na wystawę swojego taboru przy ul. Włościańskiej.

Tramwaje Warszawskie także zaprezentują swój tabor – współczesny i historyczny. Dodatkowo zaproszą do udziału w licznych konkursach. Czas odwiedzającym będzie umilać tramwajowa orkiestra dęta.

Metro Warszawskie będzie wydawało bezpłatne wejściówki upoważniające do zwiedzania Stacji Techniczno-Postojowej na Kabatach (zwiedzać STP będzie można w niedzielę 18 września). Służby techniczne metra zaprezentują specjalne pojazdy.

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej zaprezentuje zabytkowe autobusy, którymi będzie można wybrać się na przejażdżkę po Bielanach. Zaś **Automobilklub** przyjedzie 5 zabytkowymi samochodami.

Dodatkową atrakcją pierwszego dnia DTP będzie możliwość zwiedzania zajezdni tramwajowej na Żoliborzu, do której będzie można dojechać specjalną linią tramwajową z Młocin.

Tradycyjnie – na honorowych krwiodawców będzie czekał ambulans, w którym będzie można oddać krew.

Wszystkich, którzy kochają komunikację zapraszamy do odwiedzenia Węzła Komunikacyjnego Młociny.

KOMISJA EUROPEJSKA – OD ROKU 2002 – ORGANIZUJE „EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU". CO ROKU, PRZY OKAZJI OBCHODÓW ETZT, NIE TYLKO JEGO ORGANIZATORZY, ALE TAKŻE ORGANIZACJE POZARZĄDOWE ORAZ MEDIA, PRZYPOMINAJĄ O SZKODLIWYM WPŁYWIE SPALIN SAMOCHODOWYCH NA ZDROWIE I ŻYCIE CZŁOWIEKA, PROMUJĄ PROEKOLOGICZNE ROZWIĄZANIA W TRANSPORCIE, ALTERNATYWNE PALIWA I KOMUNIKACJĘ ZBIOROWĄ.

WIELE EUROPEJSKICH MIAST POKAZUJE, ŻE MOŻNA ZMIENIĆ NIEKORZYSTNE DLA ZDROWIA PRZYZWYCZAJENIA I „ZAMIENIĆ WÓZ NA BUS". A NIEPRZEKONANYCH MOŻE PRZEKONAJĄ FAKTY I LICZBY:

- 90 PROCENT TRUJĄCEGO TLENKU WĘGLA W MIASTACH POCHODZI Z RUR WYDECHOWYCH SAMOCHODÓW, A LICZBA OFIAR ŚMIERTELNYCH SPALIN SAMOCHODOWYCH WYRAŹNIE PRZEKRACZA LICZBĘ OFIAR WYPADKÓW,
- SAMOCHODY ZAJMUJĄ ZBYT WIELE MIEJSCA, JEST ICH PO PROSTU ZA DUŻO W PORÓWNANIU Z LICZBĄ I ROZMIAREM ULIC,
- W CIĄGU GODZINY ŚREDNIE DRZEWO LIŚCIASTE WYTWARZA OKOŁO 1200 LITRÓW TLENU; CZŁOWIEK ZUŻYWA OKOŁO 30 LITRÓW, A SAMOCHÓD 6000 LITRÓW ZAMIENIA W SPALINY,
- CO ROKU W POLSCE W WYPADKACH GINIE OKOŁO 7-8 TYSIĘCY OSÓB, A 20 TYSIĘCY ZOSTAJE INWALIDAMI,
- PONAD 30 PROCENT LUDNOŚCI W KRAJACH UNII EUROPEJSKIEJ JEST NARAŻONE NA HAŁAS, KTÓRY POWODUJE ZABURZENIA ZDROWOTNE, MASOWA MOTORYZACJA PRZYCZYNIA SIĘ M.IN. DO OTYŁOŚCI, RAKA, ALERGII, NERWIC I STRESU.

ztm

16 - 22 września 2011

EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

BĄDŹ EKOLOGICZNY

zostaw samochód w domu

EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

www.ztm.waw.pl

Współorganizatorzy:

MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA

CENTRAL EUROPE



ParkujiJedź

DAJEMY ODETCHNĄĆ MIASTU

NAJMŁODSZE „DZIECKO"

PEDAŁUJ I JEDŹ

ZANIM WBITO PIERWSZĄ ŁOPATĘ

TO STRZAŁ W „DZIESIĄTKĘ"

DAJEMY ODETCHNĄĆ MIASTU



W CZASIE GDY SAMOCHODY, ZAMIAST DO JAZDY SŁUŻĄ NAJCZĘŚCIEJ DO STANIA W KORKACH, GDY ZNACZĄCO WYDŁUŻA SIĘ CZAS DOJAZDÓW DO SZKÓŁ I ZAKŁADÓW PRACY, A TAKŻE LAWINOWO ROSNĄ ICH KOSZTY, CORAZ WIĘCEJ OSÓB ZADAJE SOBIE PYTANIE „JAK OSZCZĘDZIĆ CZAS, PALIWO I PIENIĄDZE?". ODPOWIEDZIĄ NA TO PYTANIE JEST WARSZAWSKI SYSTEM „PARKUJ I JEDŹ".

Parkingi są budowane przy węzłach przesiadkowych, w pobliżu linii komunikacji szynowej. Po pozostawieniu samochodu, kierowcy przesiadają się do komunikacji miejskiej, którą docierają bezpośrednio do centrum Warszawy. Nie tracąc czasu i nerwów w korku oraz oszczędzając pieniądze. Posiadacze ważnych biletów ZTM, od dobowego „wzwyż", nie muszą płacić za korzystanie z parkingów. Cena biletu dobowego jest znacząco niższa niż koszt pozostawienia auta na 8 godzin w strefie płatnego parkowania w Warszawie. Jeśli kierowca korzysta z biletów długookresowych, które są najbardziej opłacalną formą opłat za przejazdy komunikacją, szala jeszcze bardziej przechyla się na korzyść parkingów P+R.

Im więcej samochodów stoi na parkingach przesiadkowych, tym mniej ich jest na ulicach Warszawy

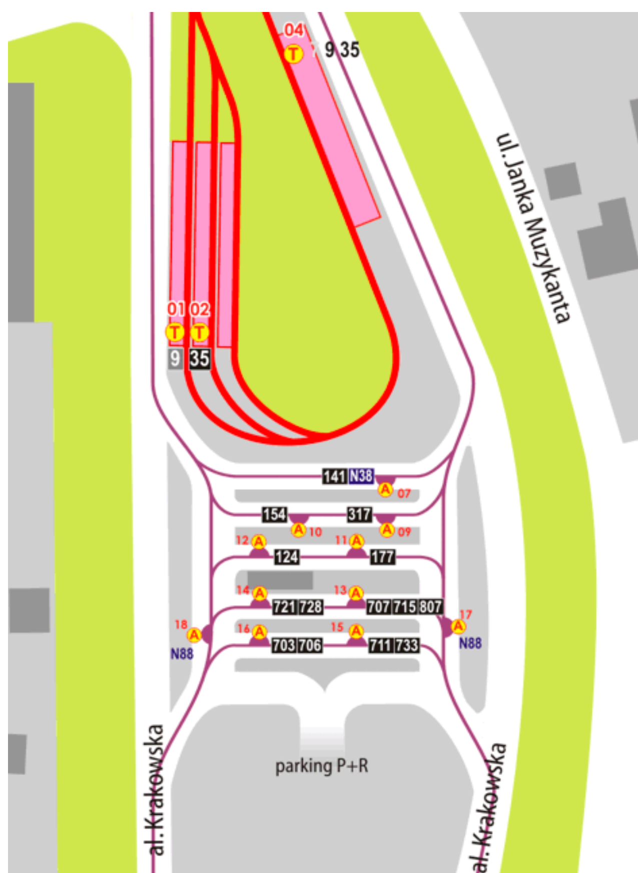
Nie można pominąć również faktu, że im więcej samochodów stoi na parkingach przesiadkowych, tym mniej ich jest na ulicach Warszawy. Wpływa to na zmniejszenie korków, a także na poprawę jakości powietrza w stolicy.

Obecnie kierowcy mają do swojej dyspozycji dziewięć parkingów, które oferują ponad 3 tys. miejsc: Metro Młociny (1010), Metro Młociny II (70), Metro Marymont (400), Metro Wilanowska (290), Ursynów (160), Metro Stokłosy (100), Połczyńska (500), Anin SKM (80) i Al. Krakowska (420). Budowane są kolejne parkingi.

NAJMŁODSZE „DZIECKO"



28 SIERPNIA BR. OTWARTY ZOSTAŁ PARKING P+R AL. KRAKOWSKA. TO DZIEWIĄTY TEGO TYPU OBIEKT W WARSZAWIE.



Najnowszy parking wyróżnia się intensywną, widoczna z daleka czerwienią

Ma aż 415 miejsc dla samochodów osobowych. Kierowcy niepełnosprawni mają do dyspozycji 11 miejsc. Obiekt służy również cyklistom. Na jego terenie jest miejsce dla 110 rowerów.

Parking powstał przy trasie wjazdowej do Warszawy z południa Polski (Kraków, Katowice, Wrocław). Według założeń ma częściowo „przejmować" samochody z podwarszawskich miejscowości, takich jak m.in.: Lesznowola, Michałowice i Raszyn, a także z części dzielnicy Włochy.

Obok parkingu znajduje się duża pętla autobusowo-tramwajowa (kiedyś nazywała się Okęcie, obecnie – P+R Al. Krakowska). Odjeżdżają z niej tramwaje linii 7, 9 i 35 oraz autobusy m.in. linii: 124, 141, 154 i 177. Do centrum dojedziemy tramwajem w ciągu ok. 25 minut.

Parking Al. Krakowska różni się znacznie od pozostałych obiektów tego typu w Warszawie. Po pierwsze, jest najwyższy. Ma cztery poziomy. Pozostałe są jedno- lub trzypoziomowe. Po drugie, jest kolorowy. Pozostałe parkingi są w większości szare (z elementami brązowymi lub granatowymi), a „garaż" przy al. Krakowskiej wyróżnia się intensywną, widoczną z daleka czerwienią. I po trzecie, ma również nietypową, „schodkową" bryłę. Kształt budynku wymuszony został przez znajdujące się niemal po sąsiedzku Lotnisko Chopina.

ZANIM WBITO PIERWSZĄ ŁOPATĘ

BUDOWA PIERWSZEGO PARKINGU P+R ROZPOCZĘŁA SIĘ W 2006 ROKU, ALE IDEA CAŁEGO SYSTEMU NARODZIŁA SIĘ WCZEŚNIEJ.



Za symboliczny początek prac nad stworzeniem systemu „Parkuj i Jedź" w Warszawie przyjmuje się 25 października 1999 roku. Tego dnia Rada m.st. Warszawy przyjęła uchwałę nr XVI/145/99 w sprawie ustaleń wiążących gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie ustaleń dla systemu parkingów strategicznych „Parkuj i Jedź". Zobowiązano w niej samorządy do uwzględnienia w planach miejsc, w których mogłyby powstać parkingi przesiadkowe.

Miejsca, w których miały powstać takie parkingi określono w Planie Zagospodarowania m.st. Warszawy. Gdy zmienił się ustrój Warszawy i gminy stały się dzielnicami (ustawa weszła w życie 15.03.2002 r.) dokument stał się „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy". Wytypowano w nim 30 miejsc, w których miałyby powstać parkingi. Sporządzono w nim nie tylko listę miejsc, ale również zapisano informacje o zagospodarowaniu poszczególnych działek, czy informacje o stanie prawnym tych terenów.

MACHINA RUSZYŁA

Kolejny „krok milowy" został zrobiony w 2004 roku. Ówczesne władze Warszawy zastanawiały się komu powierzyć realizację przedsięwzięcia pod oficjalną nazwą: „Budowa parkingów strategicznych „Parkuj i Jedź" (Park & Ride)". W czerwcu Sławomir Skrzypek – ówczesny zastępca prezydenta m.st. Warszawy podjął decyzję, że budową parkingów zajmie się Zarząd Transportu Miejskiego. Instytucja została także wyznaczona jako jednostka, która będzie zajmowała się eksploatacją postojów.

ZTM niezwłocznie rozpoczął przygotowania do inwestycji. W pierwszym etapie miały zostać wybudowane cztery obiekty: Metro Młociny, Metro Marymont, Metro Wilanowska oraz Połczyńska.

W związku z rozpoczęciem budowy bielańskiego odcinka I linii metra i planami dotyczącymi wybudowania przy ostatniej stacji – Młociny, ogromnego węzła przesiadkowego, parking Metro Młociny został wyłączony z pierwszego etapu inwestycji realizowanej przez ZTM. Jego wykonanie zlecono Metru Warszawskiemu.

DO TRZECH RAZY SZTUKA

Wszystkie trzy parkingi powstawały według formuły „Zaprojektuj i Wybuduj". Zwycięzca musiał zrobić projekt, uzyskać pozwolenie na budowę, a potem wybudować parking.

Budowa pierwszego parkingu – Metro Marymont





P+R Metro Ursynów



Budowa parkingu P+R Ursus-Niedźwiadek – obiekt będzie gotowy w połowie przyszłego roku

PIERWSZY PARKING ZOSTAŁ ODDANY DO UŻYTKU W KWIETNIU 2007 ROKU ZALEDWIE PO CZTERECH LATACH FUNKCJONOWANIA SYSTEMU WARSZAWA MOŻE SIĘ POCHWALIĆ JUŻ DZIEWIĘCIOMA CZYNNYMI PARKINGAMI P+R.

W niespełna rok po decyzji ogłoszono przetargi. Po otwarciu ofert, postępowanie przetargowe w sprawie budowy postoju przy Połczyńskiej musiało zostać unieważnione. Zaproponowane przez oferentów ceny przekroczyły bowiem kwotę zarezerwowaną na ten cel. Drugi przetarg został ogłoszony w połowie maja 2005 roku. Sytuacja się powtórzyła. Wykonawcę udało się wybrać dopiero za trzecim podejściem (postępowanie przetargowe zostało ogłoszone w lipcu).

CIĘŻKI SPRZĘT WKRACZA DO AKCJI

Przetarg na projekt i budowę parkingu Metro Wilanowska wygrała firma Mostostal Warszawa, która zaoferowała kwotę ok. 8,2 mln zł (brutto). Umowa została podpisana w maju 2005 roku. Umowę na postój Metro Marymont podpisano w czerwcu tego samego roku z Przedsiębiorstwem Budowy Kopalń PeBeKa z Lubina, które zaoferowało kwotę ok. 11,3 mln zł (brutto). We wrześniu została zawarta umowa na parking Połczyńska. Przetarg wygrało, za kwotę ok. 5,8 mln zł (brutto), konsorcjum firm: Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych Budownictwa Warszawa i AZET.

W roku 2006 na placach budów pojawił się ciężki sprzęt i rozpoczęty się roboty.

W RUCH POSZŁY NOŻYCZKI

Rok później (kwiecień 2007) oddany do użytku został trzypoziomowy parking Metro Marymont. Można zaryzykować stwierdzenie, że ten moment trwale zapisał się w historii komunikacji w Polsce. Był to bowiem pierwszy „z prawdziwego zdarzenia" obiekt tego typu w całym kraju. Nic dziwnego, że jego otwarciu w błysku fleszy towarzyszyło uroczyste przecinanie wstęgi.

Jako drugi – miesiąc później – kierowcom udostępniony został jednopoziomowy parking Połczyńska. Z trzypoziomowego postoju Metro Wilanowska kierowcy mogą korzystać od stycznia 2008 roku.

PARKINGOWY GIGANT

Wraz z całym bielańskim odcinkiem I linii metra i Węzłem Komunikacyjnym Młociny, w październiku 2008 roku został oddany do użytku największy, jak dotąd, parking P+R w Warszawie – Metro Młociny. Jest w stanie pomieścić ponad 1000 aut!

Przez kilka pierwszych miesięcy funkcjonowania systemu „Parkuj i Jedź", kierowcy mogli pozostawiać samochody na parkingach całkowicie za darmo. Regulamin wprowadzający opłaty za parkowanie wszedł w życie na początku września 2007 roku.

OSIEM W KOLEJCE

W latach 2006-2007 (jeszcze zanim oddano do użytku parking Metro Marymont) ZTM rozpoczął – prace przygotowawcze do drugiego etapu budowy systemu P+R. Pierwszym krokiem była weryfikacja propozycji lokalizacji parkingów umieszczonych w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy". Sprawdzano nie tylko ich usytuowanie, optymalną liczbę miejsc postojowych, ale także możliwości przesiadki do środków transportu zbiorowego (pociągi Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej, metro, tramwaje, autobusy).



ZTM instaluje stojaki rowerowe nie tylko na parkingach

Wstępnie wytypowanych zostało, w ramach drugiego etapu, osiem lokalizacji: Al. Krakowska, Metro Kabaty, Metro Ursynów, Górczewska, Rembertów SKM, Wawer SKM, Falenica SKM i Żerań PKP.

KRAKOWSKI ŚLAD

Analizą budowy i wielkości nowych lokalizacji zajął się dr inż. Andrzej Szarata z Politechniki Krakowskiej, który swoją pracę doktorską poświęcił ocenie efektywności funkcjonalnej parkingów przesiadkowych. Dokument, krakowski ekspert przekazał Zarządowi Transportu Miejskiego w lipcu 2006 roku.

W trakcie przygotowań do drugiego etapu budowy systemu „Parkuj i Jedź" uzyskano niezbędne decyzje o Lokalizacji Inwestycji Celu Publicznego (LICP), dla większości parkingów.

Parking P+R Metro Wilanowska został uruchomiony jako trzeci – ostatni w ramach pierwszego etapu budowy systemu „Parkuj i Jedź"



PROCEDURY TRWAŁY I TRWAŁY

Procedury związane z wydawaniem decyzji trwały jednak długo, bo aż 5 lat (2006-2011). Powodów tego było kilka. Jednym z nich były protesty. Wydawać by się mogło, że w czasach kiedy każde miejsce parkingowe jest (lub być powinno) na wagę złota, każdy kolejny parking zostanie przez warszawiaków przyjęty „z otwartymi ramionami". Przeciwko budowie parkingów przesiadkowych protestowali mieszkańcy Falenicy i osiedla Górczewska.

Wydawanie decyzji opóźniły też przeciągające się procedury administracyjne (w przypadku parkingu Al. Krakowska) i brak prawa do dysponowania terenem. Podobne trudności występują w przypadku planowanego parkingu przy przystanku kolejowym Żerań. Właścicielem gruntu jest PKP. Dopóki nie przekaże go – decyzja lokalizacyjna nie będzie mogła zostać wydana.

DODATKOWE TYPY

Mając na względzie to, że system „Parkuj i Jedź" jest bardzo stolicy potrzebny i by nie opóźniać jego rozbudowy, Zarząd Transportu Miejskiego wytypował dodatkowe lokalizacje dla parkingów P+R. Wybór padł na następujące miejsca: Ursus Niedźwiadek, Metro Stokłosy i Wesoła SKM.

Parking Metro Stokłosy został zaplanowany na części istniejącej pętli autobusowej. Postój w Wesołej miałby się znajdować przy istniejącym przystanku kolejowym, w miejscu tymczasowego parkingu przygotowanego przez władze dzielnicy Wesoła.

CZEKAJĄ NA WĘZEŁ

Parking Ursus Niedźwiadek zaplanowano jako jeden z elementów dużego węzła przesiadkowego. Oprócz parkingu ma tam również powstać bardzo potrzebne mieszkańcom Ursusa przejście pod torami i przystanek kolejowy, na którym zatrzymywałyby się pociągi SKM oraz Kolei Mazowieckich. Nie można zapomnieć również o istniejącej już od lat dużej pętli autobusowej.

Realizacja tej inwestycji, na którą mieszkańcy osiedla Niedźwiadek czekają od lat 70. ubiegłego wieku stała się możliwa dzięki podpisaniu przez władze Warszawy porozumienia ze spółką PKP PLK oraz z Oddziałem Gospodarowania Nieruchomościami PKP.



Parking P+R Anin SKM to pierwszy parking uruchomiony na prawym brzegu Wisły



Z parkingów, oprócz kierowców i rowerzystów korzystają także motocykliści

SYSTEM P+R JEST BARDZO POPULARNY W WIELU EUROPEJSKICH METROPOLIACH. WARSZAWA NA ICH TLE NIE MA SIĘ CZEGO WSTYDZIĆ. PROJEKT ROZBUDOWY SYSTEMU P+R W STOLICY ZOSTAŁ DOCENIONY PRZEZ UNIĘ EUROPEJSKĄ, KTÓRA DOFINANSUJE BUDOWĘ AŻ OŚMIU PARKINGÓW „PARKUJ I JEDŹ".

Jego budowa rozpoczęła się jesienią 2010 roku. Pierwsi kierowcy skorzystają z niego w połowie roku 2012.

UNIA SIĘ DORZUCI

Jednym z najważniejszych wydarzeń w historii warszawskiego systemu „Parkuj i Jedź" było uzyskanie unijnego dofinansowania do budowy ośmiu parkingów. 22 czerwca br. władze Warszawy podpisały w tej sprawie umowę z władzami województwa mazowieckiego. Dofinansowanie objęło obiekty już istniejące (Metro Marymont, Metro Wilanowska, Anin SKM, Metro Ursynów i Al. Krakowska), obecnie budowane (Wawer SKM i Ursus Niedźwiadek SKM) oraz projektowane (Rembertów SKM).

Parkingi, których budowa nie została objęta unijnym dofinansowaniem, czyli Jeziorki PKP, Wesoła SKM i Metro Stokłosy (w miejscu obecnego jednopoziomowego, ma powstać garaż kilkupiętrowy), a na które ZTM posiada ostateczne decyzje lokalizacyjne, zostaną wybudowane ze środków zagwarantowanych na ten cel w budżecie miasta lub powstaną w ramach trzeciego etapu, do którego przygotowania już trwają.

Parking P+R Metro Ursynów powstał w miejscu niezbyt estetycznego parkingu osiedlowego



TO STRZAŁ W „DZIESIĄTKĘ"

SYSTEM P+R W WARSZAWIE SPRAWDZA SIĘ ZNAKOMICIE. WIĘKSZOŚĆ SPOŚRÓD ISTNIEJĄCYCH PARKINGÓW „PĘKA W SZWACH".

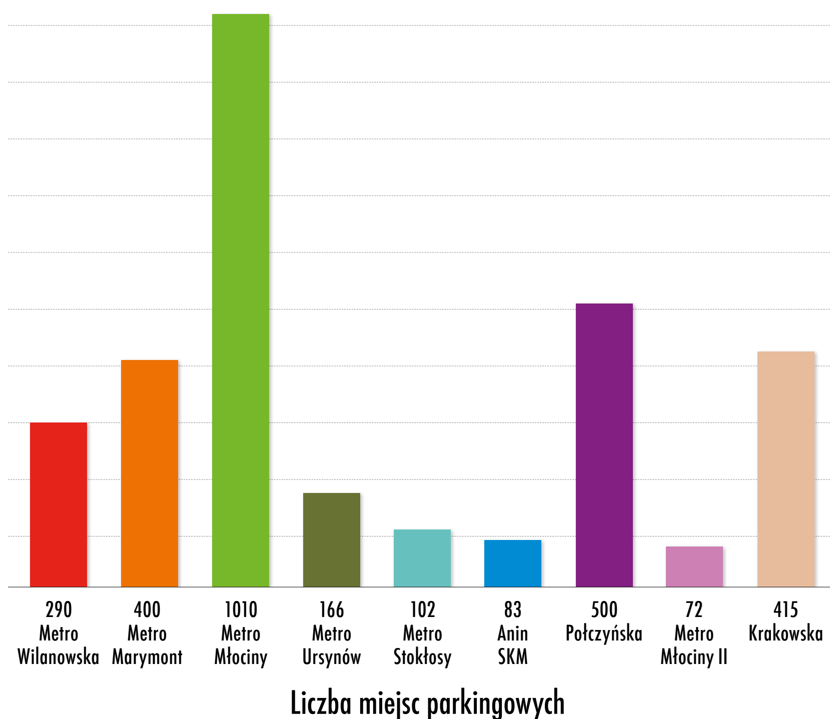


Według norm przyjętych w Europie, parking P+R spełnia swoje zadanie, gdy wykorzystywany jest przynajmniej w 40 procentach. Warszawa może się pochwalić znacznie lepszymi wskaźnikami. Parkingi: Metro Marymont, Metro Wilanowska, Metro Stokłosy i Metro Ursynów codziennie są pełne! Chodzi oczywiście o dni robocze poza sezonem urlopowym. W wakacje ruch na nich jest nieco mniejszy.

Jako ciekawostkę można podać, że choć oficjalne napełnienie parkingu Metro Stokłosy wynosi 100 proc., to w rzeczywistości... przekracza tę wartość. Kierowcy, którzy zostawiają tam auta, wykorzystują każdy skrawek wolnej przestrzeni. Parkują samochody nawet poza wyznaczonymi miejscami parkingowymi. Wprawdzie regulamin zabrania pozostawiania samochodów poza wyznaczonymi miejscami parkingowymi i przewiduje za to karę w wysokości 100 zł, jest ona stosowana tylko w wyjątkowych sytuacjach, czyli np. kiedy pozostawione auto blokuje przejazd innym samochodom.

Zapełnienie parkingów na terenie Węzła Komunikacyjnego Młociny wynosi średnio ok. 90 proc. Parking Anin SKM wykorzystywany jest w ok. 80 proc., a parking Połczyńska w 15 proc. W tym przypadku sytuacja ulegnie poprawie dopiero po wybudowaniu, przez spółkę Polskie Linie Kolejowe, nowego przystanku kolejowego (Fort Wola), na biegnącej tuż przy parkingu linii kolejowej. Kierowcy, którzy zdecydują się zostawić swoje auto na tym parkingu, będą mogli dojechać pociągiem do Dworca Gdańskiego, gdzie przesiądą się do metra.

Co sprawia, że parkingi P+R cieszą się takim zainteresowaniem? Jednym z elementów są z pewnością koszty. Korzystać z parkingu można bezpłatnie mając bilet co najmniej dobowy. I jest to zdecydowanie tańsze, niż codzienne dojazdy samochodem. Jest to również tańsze, niż pozostawienie samochodu na cały dzień w strefie płatnego parkowania w centrum Warszawy. Kolejnym elementem jest z pewnością czas. Codzienne dojazdy do centrum przez zakorkowane ulice pochłaniają dużo czasu. Parkingi są zlokalizowane tam gdzie można przesiąść się do środków komunikacji szynowej, czyli metra (np. Metro Młociny), kolei (np. Anin SKM) czy tramwaju (np. Al. Krakowska). Nie trzeba chyba nikogo przekonywać do tego, że dojazd komunikacją szynową, która korzysta z wydzielonych torowisk, jest zdecydowanie szybszy, niż dojazd bezpośrednio samochodem osobowym.



Liczba miejsc parkingowych

parking P+R	Metro Wilanowska	Metro Marymont	Metro Młociny	Metro Ursynów	Metro Stokłosy	Anin SKM	Połczyńska	Metro Młociny II	Krakowska
średnie zapełnienie	100%	100%	95%	100%	100%	100%	15%	100%	18%

Wykorzystanie parkingów, dane z września 2011 r.

PEDAŁUJ I JEDŹ

RÓWNOLEGLE DO SYSTEMU „PARKUJ I JEDŹ", ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO ROZWIJA RÓWNIEŻ SYSTEM BIKE & RIDE, CZYLI SIEĆ STOJAKÓW ROWEROWYCH.



Stojaki rowerowe ustawione przez ZTM cieszą się dużym powodzeniem. Na parkingu Metro Młociny (zdjęcie poniżej) stojaki rowerowe są zabezpieczone specjalnymi zamkami, które się zamyka i otwiera przy pomocy Warszawskiej Karty Miejskiej.

Obecnie ZTM oferuje prawie 600 miejsc do parkowania rowerów, głównie w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków komunikacji. Ogromnym zainteresowaniem cieszą się stojaki rowerowe na parkingach P+R Metro Młociny i P+R Metro Wilanowska. Stojaki stoją m.in. przy stacjach: Kabaty, Imielin, Natolin, Służew, Słodowiec, Wawrzyszew. Monitorowany parking dla 30 rowerów został uruchomiony w rejonie Dworca Gdańskiego. Stojaki pojawiły się także przed siedzibą ZTM, przy ul. Żelaznej 61.

Wszystkie stojaki rowerowe, znajdujące się w dyspozycji ZTM, mają kształt odwróconej litery „U" - rekomendowany przez rowerzystów. **Lokalizację parkingów można znaleźć się na stronie ZTM, w zakładce mapy i schematy (http://www.ztm.waw.pl/?c=200&l=1).**

Zapotrzebowanie na miejsca do parkowania roweru w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków komunikacji zbiorowej, czyli usługę typu Bike & Ride, stale rośnie.

Po uruchomieniu nowych parkingów, w dyspozycji ZTM będzie ponad 900 miejsc rowerowych w około 40 lokalizacjach – głównie na parkingach „Parkuj i Jedź", pętlach autobusowych, przy stacjach metra, węzłach przesiadkowych.



PARKINGOWE „ABC"

- Parkingi są czynne w godz. 4.30 – 2.30 (z wyjątkiem parkingu Młociny II, który jest całodobowy)
- Bezpłatnie mogą z nich korzystać posiadacze biletów dobowych, 3-dniowych, 30-, 90-dniowych oraz Biletów Seniora (akceptowane są również ulgi i uprawnienia do przejazdów bezpłatnych). Ważne, by bilety były skasowane, aktywne w momencie wyjazdu z parkingu. Jeśli kierowca nie ma biletu w momencie kontroli, musi zapłacić 100 zł.
- Na każdym parkingu można kupić bilet ZTM. Zostały tam zainstalowane automaty biletowe. Urządzenia te działają również na stacjach metra, przy których postały parkingi.
- Nie można pozostawiać na parkingach samochodów poza godzinami ich funkcjonowania. Kierowca, który nie odbierze auta przed godz. 2.30 musi zapłacić 100 zł.

SYSTEM „PARKUJ I JEDŹ" OKIEM EKSPERTÓW



DR INŻ. ANDRZEJ BRZEZIŃSKI Z INSTYTUTU DRÓG I MOSTÓW POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ, WSPÓŁAUTOR „STRATEGII ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WARSZAWY DO 2015 ROKU I NA LATA KOLEJNE"

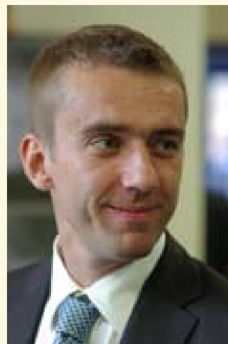
Jeśli chodzi o system „Parkuj i Jedź" to Warszawa jest ewenementem w skali całego kraju. Choć uruchomienie parkingów przesiadkowych planują wszystkie większe polskie miasta, tylko stolicy – jak do tej pory – to się udało. System „Parkuj i Jedź" w Warszawie może być już porównywany z innymi miastami europejskimi. Podobnie jak Oslo, Sztokholm, Helsinki, Praga i Budapeszt, Warszawa mieści się w grupie miast oferujących od 2 do 4 tysięcy miejsc parkingowych. Liderem pod tym względem jest Rzym, który dysponuje ponad 12 tysiącami miejsc parkingowych.

Liczba kierowców korzystających z systemu P+R w Warszawie świadczy o tym, że jest on potrzebny. Parkingi cieszą się ogromną popularnością, a większość z nich pracuje na granicy przepustowości. W roku 2010 z systemu „Parkuj i Jedź" w Warszawie skorzystało łącznie ok. 443 tys. samochodów. Miesięczne wykorzystywanie wahało się w przedziale od 33 do 42 tys. pojazdów. Warszawskie parkingi przesiadkowe „przejmują" obecnie ok. 1 proc. ruchu. Zwiększenie tego udziału wymaga rozbudowy systemu P+R.

Warto pamiętać, że popularność systemu „Parkuj i Jedź" wynika m.in. z faktu, że funkcjonuje on jako bezpłatna oferta ze strony miasta, skierowana do użytkowników samochodów zainteresowanych przesiadką do komunikacji miejskiej. Średnio ok. 90 proc. pasażerów korzysta bowiem z biletów okresowych i nie muszą dodatkowo płacić za pozostawienie samochodów na parkingach.

System „Parkuj i Jedź" powinien być rozwijany. Planując jego dalszą rozbudowę miasto powinno jednak wziąć pod uwagę m.in.:

- stosowanie rozwiązań niskonakładowych, jak np. budowę parkingów jednopoziomowych (przykład - P+R Anin),
- wprowadzanie opłat za korzystanie z systemu, zwłaszcza tam, gdzie popyt przewyższa podaż miejsc.



DR INŻ. ANDRZEJ SZARATA Z POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

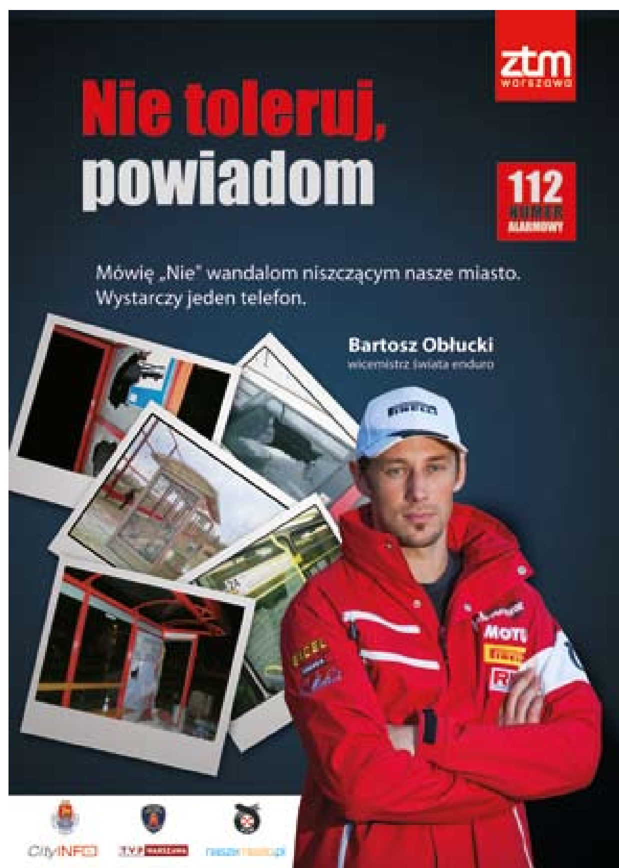
System „Parkuj i Jedź" jest jednym z ważniejszych elementów racjonalnej polityki transportowej dużych miast. Łączy zalety komunikacji indywidualnej w strefach podmiejskich (dyspozycyjność i elastyczność) z zaletami komunikacji zbiorowej w śródmieściu (wysoka efektywność przy niskiej przestrzeni ruchu). Warto podkreślić, że „przejmując" część samochodów jadących w kierunku śródmieścia, „Parkuj i Jedź" ujawnia swoją najważniejszą cechę: poprawę dostępności centrum miasta bez pogarszania warunków ruchu!

Aby parkingi przesiadkowe były funkcjonalne, niekoniecznie trzeba stawiać na obiekty kubaturowe, kosztowne nie tylko podczas samej budowy, ale i eksploatacji. Nie oznacza to, że duże miasta rezygnują całkowicie z budowy parkingów (przykładem może być chociażby Wiedeń, Stuttgart czy Warszawa), ale zdecydowana większość to parkingi jednopoziomowe, położone przy stacjach kolejowych, z dala od dużych aglomeracji.

System „Parkuj i Jedź" funkcjonował w latach dziewięćdziesiątych w Krakowie. Upadł jednak. Jako przyczynę można by wymienić m.in. brak woli ze strony władz miasta do rozwoju systemu (poprzestano na czterech parkingach, położonych zbyt blisko centrum) i bardzo słabą promocję systemu w mediach. Spowodowało to coraz niższe zainteresowanie korzystaniem z parkingów i stopniową degradację całego systemu. Od tego czasu Kraków przymierza się do ponownego wdrożenia systemu „Parkuj i Jedź" (odpowiednie rekomendacje znajdują się nawet w dokumentach planistycznych), lecz do tej pory na zamierzeniach się kończy.

RAZEM WALCZYMY Z WANDALAMI

19 WRZEŚNIA ROZPOCZNIE SIĘ KOLEJNA EDYCJA KAMPANII „NIE TOLERUJ, POWIADOM". JEJ GŁÓWNYM CELEM JEST OGRANICZENIE LICZBY AKTÓW WANDALIZMU W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ. O AKCJI BĘDĄ PRZYPOMINAĆ SPOTY TELEWIZYJNE A TAKŻE PLAKATY W TABORZE I NA PRZYSTANKACH. INFORMACJE O NIEJ PASAŻEROWIE ZNAJDĄ RÓWNIEŻ NA MONITORACH W AUTOBUSACH, BANNERACH NA STRONACH I PORTALACH INTERNETOWYCH.



BARTOSZ OBŁUCKI, WICEMISTRZ ŚWIATA ENDURO

Agresja i bezmyślność prowadzą do ogromnych strat w efekcie niszczenia taboru i infrastruktury komunikacyjnej. Strat liczonych w milionach złotych rocznie. Za likwidowanie szkód płacimy wszyscy! Pamiętajmy: przystanek niszczy się szybko, ale naprawa jest bardzo droga. Nie przechodźcie obojętnie obok dewastacji - zbyt drogo nas kosztuje. Nie odwracajcie głowy, jeżeli widzicie, że obok dzieje się coś niepokojącego Wszyscy możecie pomóc. Wystarczy jeden telefon, a autobus czy wiata nie zostaną zniszczone. Naprawdę warto reagować.

Stołeczni chuligani niszczą niemal wszystko. Wybijają okna w pojazdach, kradną kasowniki, dewastują fotele i inne elementy wyposażenia, psują bramki metra, pokrywają trudno usuwalnymi graffiti szyby, ściany, stacje metra i przystanki kolejowe. Rozbijają wiaty przystankowe – niszczą słupki, zrywają rozkłady jazdy, wybijają szyby i łamią ławeczki.

O wszystkich zaobserwowanych takich zdarzeniach można informować policję i straż miejską dzwoniąc pod numer alarmowy 112 i numer 986. Pasażerowie mogą także przesyłać wiadomości tekstowe na specjalny numer telefoniczny 723 986 112.

Do naszej wrażliwości odwoływać się będą dwaj utytułowani sportowcy, motocykliści: Tadeusz Błażusiak (mistrz świata w enduro halowym) i Bartosz Obłucki (wicemistrz świata enduro).

Organizatorem kampanii jest Zarząd Transportu Miejskiego i Straż Miejska m.st. Warszawy. Partnerami – Komenda Stołeczna Policji, Polski Związek Motorowy i AMS.

Patronem medialnym jest TVP Warszawa i serwis warszawa.naszemiasto.pl.

Wiemy, po poprzednich edycjach kampanii, że mieszkańcy Warszawy i pasażerowie coraz chętniej sięgają po telefon i informują służby o przestępstwach i wykroczeniach zaobserwowanych w komunikacji miejskiej. W pierwszym półroczu 2011 roku na alarmowy numer 112 wpłynęło 448 takich zgłoszeń (w poprzednim było ich 447), a na numer 986 – aż 3540 (3467 w roku 2010).

Spada także liczba przestępstw. Według statystyk Komendy Stołecznej Policji, od stycznia do czerwca br., w autobusach, tramwajach, w metrze i na przystankach – popełniono ogółem 1202 przestępstwa. Rok wcześniej, w analogicznym okresie, było ich 1301.

Nie toleruj, powiadom

112 NUMER ALARMOWY

ztm warszawa

Nie bądźmy obojętni, gdy dewastują nasze miasto.
Wystarczy jeden telefon.



Tadeusz Błażusiak
mistrz świata w enduro halowym









CityINFO TVP WARSZAWA naszemiasto.pl

TADEUSZ BŁAŻUSIAK MISTRZ ŚWIATA W HALOWYM ENDURO

Nasza obojętność to milcząca akceptacja dewastacji. W ten sposób zgadzamy się na niszczenie wspólnego dobra, które tworzymy wszyscy i z którego korzystamy. Nie tolerujcie chuligaństwa i wandalizmu – wybitych szyb, połamanych ławek, urwanych kasowników i zepsutych bramek w metrze. Za straty płacimy wszyscy – z naszych podatków. Możemy jeździć w stolicy czystymi, niezniszczonymi autobusami i tramwajami, oczekiwać na przyjazd pociągów na stacjach bez graffiti. Wystarczy jeden telefon.

Widoczna jest więc nieznaczna tendencja spadkowa. 581 przestępstw popełniono w autobusach, a w tramwajach - 390. Na przystankach było ich w tym czasie 129 przestępstw, a w metrze – 102. Policjanci, na gorącym uczynku lub po pościgu, zatrzymali 64 sprawców.

Nieznacznie wzrosła liczba telefonów od mieszkańców i pasażerów, informujących o dewastacjach. W 2010 roku na numer alarmowy straży miejskiej 986 wpłynęły 44 zgłoszenia, w bieżącym było ich już 51. Najwięcej – dziewięć, z Białołęki, siedem z Targówka, sześć z Pragi Północ i pięć z Bemowa. Cztery razy dzwoniono w sprawie zniszczeń na Ursynowie, w Wawrze, na Woli i Pradze Południe, trzy telefony były ze Śródmieścia, dwa – z Włoch. Jedno zawiadomienie dotyczyło Mokotowa, Ursusa i Żoliborza. Żadne zgłoszenia nie wpłynęły natomiast z Ochoty, Bielan, Rembertowa i Wilanowa.

Żeby skuteczniej przeciwdziałać wandalizmowi i chuligaństwu Straż Miejska uruchomiła specjalny SMS interwencyjny dla pasażerów,. Od stycznia do końca czerwca 2011 roku nadesłano 1019 wiadomości tekstowych, które pozwoliły na przeprowadzenie interwencji w autobusach, tramwajach i na przystankach. Zgłoszenia dotyczyły najczęściej agresywnych i pijanych współpasażerów oraz osób palących papierosy w pojazdach.

Strażnicy ujęli na gorącym uczynku siedmiu dorosłych sprawców dewastacji i dwóch grafficiarzy.

BEZPIECZEŃSTWO TO PODSTAWA

PRZYPOMINAMY O TRWAJĄCEJ OD POCZĄTKU WRZEŚNIA KAMPANII „JEDŹ BEZPIECZNIE", KTÓRA PROPAGUJE BEZPIECZEŃSTWO NA DRODZE.

DEKALOG BEZPIECZNEGO PODRÓŻOWANIA

1. Dostosuj prędkość do warunków na drodze.
2. Staraj się przewidzieć zachowanie innych uczestników ruchu.
3. Nie wymuszaj pierwszeństwa.
4. Nie zajeżdżaj drogi innym pojazdom. Gwałtowne hamowanie jest szczególnie niebezpieczne dla pasażerów komunikacji miejskiej.
5. Nie blokuj skrzyżowań.
6. Ustępuj miejsca pojazdom komunikacji miejskiej włączającym się do ruchu.
7. Uważaj na pieszych i osoby, które biegną przez jezdnię do autobusu lub tramwaju, bądź mogą na przystanku wyjść zza pojazdu prosto „pod koła".
8. Gdy jesteś pieszym, nie wbiegaj na jezdnię, nie wychodź zza autobusu lub tramwaju, zanim nie sprawdzisz, że jest to bezpieczne.
9. Klaksonu używaj tylko w uzasadnionych przypadkach, np. by zwrócić uwagę na niebezpieczną sytuację.
10. Bądź życzliwy, opanowany i wyrozumiały - lepiej dojechać później, niż wcale.

Kampania jest efektem współpracy Zarządu Transportu Miejskiego z Polskim Związkiem Motorowym oraz Komendą Stołeczną Policji. Kampanię wspiera znakomity kierowca rajdowy – Tomasz Kuchar, który prowadzi także Akademię Bezpiecznej Jazdy.

Na ulicach Warszawy każdego dnia „spotykają się" kierowcy samochodów i autobusów, motocykliści, rowerzyści, pasażerowie komunikacji miejskiej i piesi. Żeby szybko i bezpiecznie dotrzeć na miejsce, oprócz przestrzegania przepisów, niezbędne jest wzajemne zrozumienie. I życzliwość.

Dlatego powstał dekalog bezpiecznego podróżowania. Stosowanie się do prostych zasad, o których często w codziennym pośpiechu zapominamy, przyczyni się nie tylko do zmniejszenia liczby wypadków, ale także do ograniczenia „nerwowych" sytuacji i niepotrzebnych konfliktów pomiędzy użytkownikami dróg.

Zarząd Transportu Miejskiego apeluje
Jedź bezpiecznie
ztm warszawa
Szczegółowe informacje : **www.ztm.waw.pl**

Tomasz Kuchar
kierowca rajdowy
wielokrotny Mistrz Polski
uczestnik rajdowych mistrzostw świata

Partnerzy
PZM
mza
Patron medialny
ams

POMOC I ŻYCZLIWOŚĆ ZAWSZE W CENIE

CORAZ WIĘKSZA LICZBA PASAŻERÓW ZACZYNA POPIERAĆ KAMPANIĘ ZTM „PRZYJACIELU, USTĄP MIEJSCA", PROPAGUJĄCĄ USTĘPOWANIE MIEJSCA W POJAZDACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ KOBIETOM W CIĄŻY, A TAKŻE OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM I SENIOROM. WIDAĆ TO CHOCIAŻBY PO DYSKUSJACH, JAKIE SIĘ TOCZĄ NA PROFILU ZTM NA FACEBOOKU.

Słowa **Roberta** napawają optymizmem: *„Nie wyobrażam sobie chwili, kiedy bym komuś nie pomógł. Wręcz przeciwnie, lubię pomagać i sprawia mi dużo radości, jak pomogę kobiecie z wózkiem, ustąpię miejsca potrzebującej osobie itp. Daje mi to dużo satysfakcji. A tym którzy nie ustępują miejsc, nie pomagają to liczę, że im to się kiedyś zwróci".*



Użytkowniczka o imieniu **Joanna** jest bardziej sceptyczna: *„Ha ha ha! Już widzę, jak ludzie sami i z nie przymuszonej woli ustępują starszym, inwalidom, kobietom w ciąży... Mieszkam w Wawie już 12 lat i widziałam całe dwa takie przypadki (a ustępujący na pewno nie byli rdzennymi Warsiawiakami), podczas gdy codziennie widuję młodzieńców (w sumie laski też) w pełni sił, co się rozsiadają wygodnie i pustym, niewidzącym spojrzeniem omiatają resztę pasażerów... Nawet komiksowe plakaty nic nie pomogły".*

Odpowiada jej **Wojciech**: *„To mało jeździsz komunikacją. Ja widzę takie sytuacje codziennie lub prawie codziennie, o ile jadę kursem bez wolnych miejsc siedzących. I nie próbuję odgadywać pochodzenia po tym, czy ktoś chce zrobić coś dla innych".*

Wtóruje mu **Witold**: *„Zdaje się, że te akcje przynoszą skutek, bo nawet w metrze da się zauważyć osoby ustępujące miejsca. Co kiedyś było niemalże nie do pomyślenia".*

Ewa dodaje: *„No cóż, Joanno, ja mieszkam w Warszawie całe życie, niby ledwie 23 lata, ale i tak prawie dwa razy dłużej niż Ty. Jeżdżę komunikacją miejską niemal codziennie i codzienne widzę przypadki ustępowania miejsca. Fakt, zdarzają się też takie kwiatki o których mówisz, oczy za okno i udaje że nie widzi że nad nim stoi staruszka która ledwo się na nogach trzyma, ale wtedy zazwyczaj wystarczy subtelnie acz umiejętnie obsztorcować takiego to zaraz spali buraka i wstanie. Brak zwracania uwagi w takiej sytuacji to swoiste przyzwolenie społeczeństwa na obecną sytuację, ale widzę, że niektórzy wolą się tylko na innych uskarżać, bo po co samemu coś robić. Jeśli coś ma być zrobione dobrze, nie liczmy na innych, tylko sami bierzmy się do roboty".*

CZESKIE OGÓRKI

fot. KMKM



ŚWIEŻO POLAKIEROWANY AUTOBUS JELCZ Z WARSZAWSKIEGO KLUBU MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ UCZESTNICZYŁ W X ZLOCIE ZABYTKOWYCH POJAZDÓW UŻYTKOWYCH I AUTOBUSÓW. IMPREZA ODBYŁA SIĘ 13 SIERPNIA 2011 ROKU W CZESKIEJ MIEJSCOWOŚCI KOLIN.



fot. KMKM

Klubowicze KMKM na zlot udali się Jelczem 043, oznaczonym numerem taborowym 8081, zwanym „Drohiczynem", Nazwa, wzięta się od miejsca, w którym autobus przechodził pierwszy poważny remont po przejęciu go przez Klub. Kilka miesięcy temu, autobus przeszedł ponowny remont, podczas którego odtworzono brakujące elementy wyposażenia wnętrza, jak i ponownie polakierowano pojazd.

Impreza, na którą udali się przedstawiciele KMKM, wydaje się być bardzo podobna do organizowanego przez stołeczny Klub „Zlotu Ogórków", podczas którego spotkać można także wozy przyjeżdżające z Czech. Jednak impreza organizowana u południowych sąsiadów jest zdecydowanie bardziej rozbudowana. Oprócz zabytkowych autobusów na zjazd przyjeżdżają również inne użytkowe pojazdy historyczne.

Dla miłośników komunikacji jest to niepowtarzalna okazja do porównania stopnia rozwoju konstrukcji poszczególnych modeli autobusów. Największym zainteresowaniem cieszyły się pieczołowicie odremontowane przedwojenne autobusy. Prezentowane były zarówno wersje miejskie, podmiejskie, dalekobieżne, jak i „specjalne" pojazdy, czyli te produkowane na zamówienie, m.in. dla straży czy policji. Cały zjazd miał charakter rodzinnego pikniku, na który przybyli goście nie tylko z Polski, ale też z Niemiec, Węgier i Słowacji.

Po zakończeniu pokazu na dworcu w Kolínie wszyscy uczestnicy zlotu udali się w szyku paradnym do miejscowości Poděbrady, w której na deptaku odbyła się kolejna prezentacja wozów. Uwagę mieszkańców zwróciły starannie odtworzone szczegóły wyposażenia poszczególnych pojazdów. Dzięki współpracy z lokalnymi przedsiębiorstwami komunikacyjnymi miłośnicy starych pojazdów nie muszą się martwić o finansowanie napraw.

Łezka w oku się zakręciła członkom Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej na widok odrestaurowanego autobusu ROBUR, które ćwierć wieku temu były powszechnym widokiem na drogach, zarówno nad Wisłą, jak i Wełtawą.

Odrestaurowanego Jelcza 043 będzie można zobaczyć 17 września, na Węźle Komunikacyjnym Młociny, podczas X Dni Transportu Publicznego.



fot. KMKM

DYREKTOR TEATRU POWSZECHNEGO IM. ZYGMUNTA HÜBNERA, ROBERT GLIŃSKI MÓWI O SWOICH ZAMIERZENIACH I WSPÓŁPRACY Z ZTM



POWSZECHNEGO ROZMOWA Z PASAŻEREM

Pierwszy otwarty teatr po wojnie w Warszawie. Miejsce, w którym pracowali najwięksi, a widzowie oglądali spektakle „z najwyższej półki". Jaki jest Teatr Powszechny im. Zygmunta Hübnera AD 2011?
Teatr Powszechny musi być powszechny. Jego powszechność jest misją teatru. Co to znaczy? Teatr musi być otwarty na widza, musi być dostępny i zrozumiały. Komunikatywny. A także aktualny. I ważny. Musi prowadzić ciekawą rozmowę z widzem. Powszechny – nie znaczy popularny. Nasz teatr to arena dyskusji, wymiany myśli. I przede wszystkim teatr aktorski, gdzie efekt teatralny jest służebny wobec tekstu i emocji aktora. Ze spektaklu musi wynikać zrozumiała myśl. Ważna, współczesna.

Twórca legendy Powszechnego - dziś jego patron - budował jego „nowe oblicze", jako teatru „rozmawiającego z widzem".
Teatr opiera się na rozmowie. Na dialogu. Ten dialog prowadzimy na scenie, w hallu, na zewnątrz teatru, w mieście. Wszędzie. Do dialogu potrzebny jest partner. Jesteśmy przekonani, że znajdziemy go także wśród pasażerów miejskiej komunikacji.

W repertuarze teatru, na trzech nowoczesnych scenach, pojawiły się spektakle zmuszające do dyskusji o współczesnym świecie, o Polsce. Czy będziecie pokazywali je również w otwartej przestrzeni?
Współczesny teatr musi wyjść w plener. Chcemy niektóre spektakle pokazać na zewnątrz teatru, na placu, na ulicy, w parku.

Niestety, kultury coraz mniej w naszym życiu – czy realizacja takich projektów, jak współpraca teatru z organizatorem komunikacji może to zmienić?
Kultura jest bardzo ważna. Ona buduje naszą tożsamość, kształtuje naszą osobowość. Wszelkie formy popularyzacji kultury są niezmiernie cenne. Wierzę, że kultura potrafi dużo zmienić.

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO ROZPOCZYNA WSPÓŁPRACĘ Z TEATREM POWSZECHNYM IM. ZYGMUNTA HÜBNERA





DLACZEGO TEATR?

To kolejny „krok" w działaniach Zarządu Transportu Miejskiego na rzecz promocji szeroko rozumianej kultury.

Park Sztuki na Węźle Komunikacyjnym Młociny działa już kilka lat. Warszawiacy – pasażerowie komunikacji miejskiej mogą tam zatrzymać się na chwilę i obejrzeć ciekawą wystawę, rzeźbę, fotografie, nawet tak nietypowo eksponowane, jak te przygotowane przez młodych artystów z Akademii Sztuk Pięknych... wkomponowane w chodnik. Dzięki porozumieniu z ASP przestrzeń w patio węzła młocińskiego została udostępniona studentom i profesorom z ASP, a ZTM wpisał się do rejestru instytucji promujących kulturę w publicznej przestrzeni metropolii.

ZTM promuje dobrą książkę i komunikację z książką. Młodzi twórcy, m.in. autor powieści z kluczem... komunikacyjnym, autor opowieści o swojej niepełnosprawności debiutowali pod patronatem ZTM. A z okazji Światowego Dnia Książki, wspólnie z audioteką.pl pasażerowie mogli w kilkudziesięciu autobusach posłuchać fragmentów znakomitych utworów, czytanych przez znanych aktorów.

Promujemy również dobrą muzykę – młoda wokalistka jazzowa, studiująca i koncertująca w dwóch stolicach: Warszawie i Rzymie też znalazła życzliwego mecenasa w ZTM-ie.

Tak więc naturalny jest następny krok – czyli wizyta pasażera w teatrze.

Dlaczego akurat Teatr Powszechny? Jego twórca, dzisiejszy patron, Zygmunt Hübner budował jego „nowe oblicze", jako teatru „rozmawiającego z widzem". Chcemy rozszerzyć tę ofertę i rozpocząć rozmowę Powszechnego z pasażerem. A że Teatr Powszechny był pierwszym teatrem otwartym po wojnie w Warszawie wybór był oczywisty.

8 września 2011 roku podpisano list intencyjny o współpracy.